DZIENNIK URZĘDOWY

MINISTERSTWA KOMUNIKACJI.

Rok XXIII | Warszawa, dnia 15 lutego 1946 r. | Nr 1

TREŚĆ:

Część A

DZIAŁ OGÓLNY.

1.

Zarządzenie Ministra Komunikacji z dnia 3 stycznia 1946 r. o zmianie zarządzenia o wydaniu Dziennika Urzędowego M. K., Dziennika Urzędowego M. K. Spraw Tajnych i Poufnych i Dzienników Zarządzeń D.O.K.P.

Niniejszym zarządzam co następuje:

§ 1

Do zarządzenia Ministra Komunikacji z dnia 23 grudnia 1936 r. o wydawaniu Dziennika Urzędowego M. K., Dziennika Urzędowego M. K. Spraw Tajnych i Poufnych i Dzienników Zarządzeń D.O.K.P. (Dz. Urz. M. K. Nr 68, poz. 348) wprowadza się następujące zmiany:

1. Przepisy o wydawaniu Dziennika Urzędowego Ministerstwa Komunikacji (załącznik I do zarządzenia Ministra Komunikacji z dnia 23 grudnia 1936 r.):

1) w § 1:

a) w pkt. 1) zamiast wyrazów „przez Państwowy Instytut Meteorologiczny (P.I.M.), Instytut Hydrograficzny (I.H.) wpisuje się wyrazy — „przez Państwowy Instytut Hydrologiczno-Meteorologiczny (P.I.H.M.)";

b) dodaje się pkt. 4) o brzmieniu: do ogłoszenia, na wniosek Departamentu Handlowo-Taryfowego, wzmianek o ogłoszeniu w Instrukcjach Handlowo-Taryfowych przepisów, instrukcji służbowych i okólników.

2) w § 2 ust. (1) część A zamiast skrótów „PIM i I.H." wpisuje się skrót „PIHM";

3) w § 3:

a) w ust. (1) pkt. 4 lit. a) zamiast skrótów „PIM i IH" wpisuje się skrót „PIHM";

b) w ust. (1) pkt. 4 lit. b) zamiast skrótów „PIM i IH" wpisuje się skrót „PIHM";

c) w ust. (1) pkt. 4 lit. e) zamiast skrótów „PIM i IH" wpisuje się skrót „PIHM";

d) ust. (2) otrzymuje brzmienie:

„(2) Część A) Dz. Urz. M. K. składa się z działów:

Ogólnego;
Personalnego;
Finansowego;
Handlowo-Taryfowego.
Ruchu Kolejowego;
Kolei Dojazdowych;
Budowy i Utrzymania Kolei;
Mechaniczno-Kolejowego;
Zasobów Kolejowych;
Elektrotechniczno-Kolejowego;
Sanitarno-Kolejowego;
Dróg Kołowych;
Dróg Wodnych;
Hydrograficzno-Meteorologicznego;
Lotnictwa Cywilnego;
Aprowizacji i zaopatrywania".

e) ust. (3) skreśla się w całości;

4) w § 8 ust. (1) skreśla się skróty „(PIM, I.H.)", a wpisuje się skrót „(PIHM)";

5) w § 14:

a) ust. (4) otrzymuje brzmienie:

„Przepisy, regulaminy i instrukcje wydawane jako broszury (odbitki hektograficzne) oznacza się odpowiednią(nimi) dla każdego działu Dziennika dużą(żymi) literą(ami) i cyfrą arabską, oznaczającą wydawnictwa z danego działu:

W szczególności przepisy (regulaminy i instrukcje) oznacza się literą

z Działu	Ogólnego	A.
„	Personalnego	P.
„	Finansowego	F.
„	Handlowo-Taryfowego	H.
„	Ruchu Kolejowego	R.
„	Kolei Dojazdowych	K.W.
„	Budowy i Utrzymania Kolei	D.
„	Mechaniczno-Kolejowego	M.
„	Zasobów Kolejowych	Z.
„	Elektryczno-Kolejowego	E.
„	Sanitarno-Kolejowego	S.
„	Dróg Kołowych	D.K.
„	Dróg Wodnych	D.W.
„	Hydrologiczno-Meteorologicznego	H.M.
„	Lotnictwa Cywilnego	L.
„	Aprowizacji i Zaopatrywania	A.Z.,

b) w załączniku 1 i 2 zamiast znaku „A5" winno być „P5";

c) w ust. (6) zamiast wyrazów „do A i S szara" ma być „do A, P. i S szara";

6) w § 15 ust. (3) zamiast skrótów „PIM i I.H." wpisuje się skrót „PIHM";

7) w zał. 3 do § 16 zamiast napisu „Dział ogólny i osobowy" ma być „Dział Ogólny";

8) w § 17 zamiast skrótów „(P.I.M., I.H.)" wpisuje się skrót „PIHM";

9) w § 18.

a) ust. (1) otrzymuje brzmienie: „(1) Redakcja Dz. Urz. M. K. należy do zakresu działania Departamentu Ogólnego";

b) w ust. (2) pkt. 6 skreśla się skróty „(PIM IH)", a wpisuje się skrót „(PIHM)";

c) w ust. (3) pkt. 6 skreśla się skróty „(PIM IH)", a wpisuje się skrót „(PIHM)";

d) w ust. (4) pkt. 6 skreśla się skróty „(PIM IH)", a wpisuje się skrót „(PIHM)";

10) w załączniku 4 do §§ 18 ust. (5), 19 ust. (2) i 20 część dotycząca adresów Re-

dakcji i Administracji Dz. Urz. M. K. otrzymuje brzmienie:

Adres Redakcji:

Ministerstwo Komunikacji, Warszawa, ul. Chałubińskiego 4, Departament Ogólny (Wydział Organizacyjny).

Adres Administracji:

Administracja Wydawnictw Ministerstwa Komunikacji, Warszawa, ul. Chałubińskiego 4, pokój Nr 206, IV p., tel. 613, konto czekowe PKO Nr I.658".

2. Przepisy o wydawaniu Dziennika Urzędowego M.K. Spraw Tajnych i Poufnych (załącznik do zarządzenia Ministra Komunikacji z dnia 23 grudnia 1936 r.) uchyla się w całości.

3. Przepisy o wydawaniu Dzienników Zarządzeń Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych.

(załącznik III do zarządzenia Ministra Komunikacji z dnia 23.XII. 1936 r.):

1) w § 3 ust. (1) pkt. 4) lit. b) — otrzymuje brzmienie:

„prawomocne orzeczenia dyscyplinarne (zwięzłą treść sentencji orzeczenia) w sprawach pracowników okręgu, z wyjątkiem orzeczeń nakładających karę nagany, lub karę pieniężną;

2) w § 10 wykreśla się cyfry „§ 19 ust. (2)";

3) § 11 skreśla się w całości.

§ 2.

Zarządzenie niniejsze wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 1946 r.

Nr. I—1/73/13/45.

2.

Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 23 stycznia 1946 r. w sprawie wyławiania z makulatury cennych papierów.

Wśród makulatury, oddawanej referentom w miejsce papieru brulionowego, znajdują się nieraz plany (stacyj, obiektów kolejowych itp.), oryginały umów (np. bocznicowych) i innych ważnych dla gospodarki kolejowej dokumentów, których rekonstrukcja połączona jest z kosztami, o ile wręcz nie jest możliwa.

Dla dobra służby Ministerstwo Komunikacji apeluje do wszystkich pracowników kancelaryjnych i referentów stykających się z makulaturą o zwracanie na nią uwagi i wyławianie z niej cennych dla MK i PKP papierów.

Nr I/1—59/10/46.

DZIAŁ PERSONALNY.

3.

Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 28 grudnia 1945 r. w sprawie zasiłku pieniężnego dla repatriantów.

Ministerstwo Komunikacji wyjaśnia, że jednorazowe bezzwrotne zasiłki dla pracowników - repatriantów, przyznawane im na zasadzie zarządzenia Ministra Komunikacji z dnia 23.IV. 1945 r. Nr Pers. 2/652/45 w sprawie zatrudnienia i pomocy pracownikom kolejowym repatriantom z terenów wschodnich, w wysokości 1.500 zł dla posiadających rodzinę, a samotnym w wysokości 1.000 zł, mogą być wypłacane na podstawie:

1) kart ewakuacyjnych (repatriacyjnych), wydanych przez Głównego Pełnomocnika lub pełnomocników okręgowych Tymczasowego Rządu Jedności Narodowej (Polskiego Komitetu Wyzwolenia Narodowego) do spraw ewakuacji z miejsc ewakuacji (repatriacji),

2) zaświadczeń repatriacyjnych, wydanych przez Państwowy Urząd Repatriacyjny R. P. w Łodzi lub jego Oddziały

Zasiłki otrzymują wszyscy repatrianci z terenów wschodnich, przyłączonych obecnie do ZSRR, zatrudnieni w służbie PKP.

Przyjmowanym do służby w przedsiębiorstwie „PKP" zdemobilizowanym żołnierzom pochodzącym z terenów wschodnich, z których dokonuje się repatriacji, należy wypłacać zasiłek repatriacyjny w wymiarze ustalonym dla pracowników samotnych. Tym spośród nich, którzy posiadają rodziny, należy wypłacić pozostałą różnicę w kwocie 500 zł po przyjeździe rodzin i przedstawieniu ich kart repatriacyjnych.

Wypłatę zasiłku należy zanotować na karcie lub zaświadczeniu repatriacyjnym, a pracownikom spośród zdemobilizowanych żołnierzy — w dokumentach wojskowych, oraz w arkuszu likwidacyjnym, albo w aktach osobowych pracownika.

Zasiłki należy zaliczać na Rozdz. 9, § 1a, poz. 3 planu finansowo-gospodarczego przedsiębiorstwa „PKP".

Nr Pers. 2/13275/45.

DZIAŁ HANDLOWO-TARYFOWY.

4.

Zarządzenie Ministra Komunikacji z dnia 10 stycznia 1946 r. o włączeniu spraw obrachunków wagonowych do zakresu działania Centralnego Biura Taryf i Rozrachunków Zagranicznych PKP i o przeniesieniu siedziby tego Biura z Gdańska do Bydgoszczy.

Niniejszym zarządzam:

§ 1.

W statucie organizacyjnym Centralnego Biura Taryf i Rozrachunków Zagranicznych PKP, stanowiącym załącznik do zarządzenia Ministra Komunikacji z dnia 14 lutego 1945 r. o organizacji tego Biura (Dz. Urz. M. K. Nr 6. poz. 45) wprowadza się następujące zmiany:

1) **w § 1 ust. (1):** zamiast wyrazów „z siedzibą w Gdańsku", wstawia się wyrazy „z siedzibą w Bydgoszczy";

2) **w § 1 ust. (3):**

a) po pkt. 3. wstawia się dwa nowe pkt. 4. i 5. o brzmieniu:

„4. Sporządzanie obrachunków czynszu za używanie na liniach PKP wagonów należących do obcych zarządów kolejowych i towarzystw najmu wagonów.

5. Sprawdzanie obrachunków czynszu za używanie wagonów PKP przez obce zarządy kolejowe",

b) w związku z powyższą zmianą oznaczenie następnych pktów tego ustępu zmienia się z „4—13" na „6—15",

c) w pkt. 10 (dawnym 8) na końcu po słowie „międzynarodowych" dodaje się słowa „oraz statystyki obrachunków wagonowych",

d) w pkt. 11 (dawnnym 9) na końcu po słowie „rozrachunkowych" dodaje się słowa „i obrachunków wagonowych",

e) w pkt. 13 (dawnym 11) po słowach „komunikacji międzynarodowych" dodaje się słowa „umów z zarządami kolei obcych o wzajemnym używaniu wagonów",

f) w pkt. 15 (dawnym 13) na końcu po słowie „międzynarodowych" dodaje się słowa „oraz w sprawach obrachunków wagonowych";

3) **w § 2 ust. (2):**

a) w pkt. 1. po słowach „Handlowo-Taryfowego" dodaje się słowa „w sprawach obrachunków wagonowych Dyrektorowi Departamentu Ruchu",

b) w pkt. 7, na końcu po słowie „rozrachunkowych" dodaje się słowa „oraz obrachunków wagonowych";

4) **w § 4:**

a) w ust. pierwszym po pkcie 3 dodaje się nowy pkt o następującym brzmieniu: „4. Wydział Obrachunków Wagonowych",

b) na końcu dodaje się nowy ustęp: „Wydział Obrachunków Wagonowych nie dzieli się na działy";

5) **w § 12** na końcu dodaje się nowy pkt o następującym brzmieniu: „4. sporządzanie statystyk obrachunków wagonowych,

6) po § 12 wstawia się nowy § 13 o następującym brzmieniu:

IV. Zakres działania Wydziału Obrachunków Wagonowych.

Do zakresu działania Wydziału Obrachunków Wagonowych należy:

1. kontrola przejścia wagonów i prowadzenie kontroli rachunków obcych zarządów kolejowych za używanie wagonów PKP na ich liniach.

2. sporządzanie uwag rewizyjnych w związku z używaniem wagonów PKP na liniach obcych zarządów kolejowych i rozpatrywanie uwag rewizyjnych, zgłaszanych przez obce zarządy kolejowe w związku z używaniem wagonów obcych zarządów na liniach PKP.

3. kontrola przejścia wagonów i sporządzanie rachunków długów PKP za używanie wagonów kolei obcych oraz wagonów wynajętych od prywatnych towarzystw najmu wagonów

4. prowadzenie kontroli przebiegów i nadbiegów wagonów próżnych,

5. przygotowywanie i opiniowanie wniosków w sprawach umów o wzajemnym używaniu wagonów.

6. ewidencja obrotu wagonów towarowych w komunikacji przeładunkowej oraz prowadzenie rozrachunku z kolejami ZSRR z tytułu opłat za użytkowanie wagonów w tej komunikacji.

7. ewidencja obrotu wagonów towarowych w komunikacji bezprzeładunkowej w kierunku Polska — ZSRR i odwrotnie, oraz prowadzenie rozrachunku z kolejami ZSRR z tytułu opłat za użytkowanie wagonów w tej komunikacji.

8. ewidencja obrotu wagonów w komunikacji bezprzeładunkowej w kierunku Polska — Radziecka strefa okupacji Niemiec i odwrotnie. oraz prowadzenie rozrachunku z kolejami ZSRR z tytułu opłat za użytkowanie wagonów w tej komunikacji.

9. prowadzenie obrachunku taboru szerokotorowego, należącego do kolei ZSRR, przyjętego od kolei ZSRR i zdanego tym kolejom, a także wagonów, znajdujących się w użytkowaniu specjalnych formacji technicznych ZSRR; sporządzanie zestawień zbiorowych o tych wagonach dla kolei ZSRR.

10. prowadzenie obrachunków parowozów i wagonów normalnotorowych, należących do ZSRR i znajdujących się w użytkowaniu PKP; sporządzanie zestawień zbiorowych o tych parowozach i wagonach dla kolei ZSRR.

11. rozrachunki z tytułu należności za pracę manewrową i pociągową parowozów PKP zużytych do obsługi pociągów ZSRR.

12. rozrachunki wzajemne z tytułu zaopatrzenia parowozów i wagonów ZSRR i PKP w paliwo i smary.

13. rozrachunki z tytułów wydatków związanych z wysłaniem pociągów ratunkowych i pługów odśnieżnych.

14. kontrola obrotu wagonów pasażerskich, pocztowych i bagażowych w komunikacji nieregularnej i prowadzenie rozrachunków z tytułu należności za przetrzymanie tych wagonów na stacjach granicznych zdawczo - odbiorczych.

15. prowadzenie wykazów opóźnień pociągów tranzytowych ZSRR i obrachunku należności z tego tytułu.

16. prowadzenie rozrachunków za uszkodzenia wagonów, przyborów ładunkowych i za brak części wagonowych; sprawy odszkodowań za wagony spalone, rozbite lub zaginione z winy kolei użytkującej.

17. prowadzenie kontroli wagonowych części zamiennych.

18. prowadzenie kontroli przyborów ładunkowych i skrzyń ładunkowych.

19. rozrachunki z tytułu dezynfekcji wagonów.

20. prowadzenie rachunków z tytułu przebiegu wagonów osobowych.

7) W związku z powyższą zmianą oznaczenie dawnych §§ 13—22 zmienia się na „14—-23"

8) Po dawnym § 16 (obecnym 17) wstawia się nowy „§ 17a" o brzmieniu:

„Przepisy §§ 14, 15, 16 i 17 o działach i kierownikach działów, mają analogiczne zastosowanie do zespołów i referatów prowadzących zespoły pracy w Wydziale Obrachunków Wagonowych";

9) **w § 18 (dawnym 17 ust. (2)** po słowach „sprostowań tego materiału" dodaje się słowa „oraz w sprawach wynikających ze stosowania umów o wzajemnym używaniu wagonów towarowych i osobowych w komunikacjach międzynarodowych";

10) **w § 22 (dawnym 21):**

a) w ust. (2) słowa „Dyrekcyjną w Gdańsku" zastępuje się słowami „stacyjną w Bydgoszczy";

b) w ust. (3) słowo „Dyrekcyjną" zastępuje się słowem „stacyjną";

11) **§ 23 dawny (22)** otrzymuje brzmienie: „Szczegółowy podział czynności i tryb pracy Biura określi regulamin wydany przez Dyrektora Biura".

§ 2.

Zarządzenie niniejsze wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 1946. Równocześnie traci moc obowiązującą zarządzenie Ministra Komunikacji z dnia 21 stycznia 1938 r. o organizacji Centralnego Biura Obrachunków Wagonowych PKP. (Dz. Urz. M. K. Nr 9, poz. 84).

Nr I—1/1112/1/45.

DZIAŁ MECHANICZNO-KOLEJOWY.

5.

Zarządzenie Ministra Komunikacji z dnia 28 stycznia 1946 r. o przeszeregowaniu i podziale Warsztatów Głównych Kolei Państwowych w Ostrowie Wielkopolskim na biura i działy.

Niniejszym zarządzam:

§ 1.

Warsztaty Główne Kolei Państwowych w Ostrowie Wlkp. przeszeregowuje się z klasy II do klasy I.

§ 2.

1. W skład tych Warsztatów wchodzą:
1) Biura:
a) Personalne,
b) Rachunkowe,
c) Techniczne,
d) Usprawnienia,
e) Centralne Biuro Rozdzielcze;
2) Działy:
a) Wagonów Osobowych,
b) Wagonów Towarowych,
c) Mechaniczny,
d) Kowalski,
e) Spawania i Cięcia Metali,
f) Techniczno-Gospodarczy,
g) Hamulcowy.

2. Działy: Wagonów Osobowych, Wagonów Towarowych i Mechaniczny ustala się jako działy I klasy,

działy zaś: Kowalski, Spawania i Cięcia Metali, Techniczno-Gospodarczy, oraz Hamulcowy jako działy II klasy.

§ 3.

Zarządzenie niniejsze wchodzi w życie z dniem 1 lutego 1946 r.

Nr I 1—10/30/45.

6.

Zarządzenie Ministra Komunikacji z dnia 29 stycznia 1946 r. o zaszeregowaniu do warsztatów I klasy i podziale Warsztatów Głównych Kolei Państwowych w Gdańsku-Trojanie na biura i działy.

Niniejszym zarządzam:

§ 1.

1. Warsztaty Główne Kolei Państwowych w Gdańsku-Trojanie zaszeregowuje się do warsztatów klasy I.

2. W skład tych Warsztatów wchodzą:
1) Biura:
a) Personalne,
b) Rachunkowe,
c) Techniczne,
d) Usprawnienia;
2) Działy Warsztatowe:
a) Wagonów towarowych,
b) Mechaniczny,
c) Kowalski,
d) Spawania i Cięcia Metali,
e) Techniczno-Gospodarczy.

3. Działy: Wagonów Towarowych i Mechaniczny ustala się jako działy I klasy, działy zaś: Kowalski, Spawania i Cięcia Metali oraz Techniczno-Gospodarczy jako działy II klasy.

§ 2.

Zarządzenie niniejsze wchodzi w życie z dniem 1 lutego 1946 r.

Nr I 1—112/4/45.

7.

Zarządzenie Ministra Komunikacji z dnia 29 stycznia 1946 r. o utworzeniu działów lub samodzielnych referatów mototrakcyjnych w DOKP.

Niniejszym zarządzam:

§ 1.

1. W wydziałach mechanicznych dyrekcyj okręgowych kolei państwowych tworzy się samodzielne referaty mototrakcyjne.

2. W DOKP posiadających większą ilość taboru mototrakcyjnego (tj. wagonów i drezyn motorowych oraz samochodów) mogą być, z zarządzenia Ministra Komunikacji, tworzone w wydziałach mechanicznych — działy mototrakcyjne.

§ 2.

1. Zadaniem samodzielnych referatów (działów) mototrakcyjnych w DOKP jest zarząd wagonami i drezynami motorowymi, zarówno normalno jak i wąskotorowymi oraz samochodami PKP.

2. Do zakresu czynności referatów (działów) mototrakcyjnych należy w szczególności:
1) nadzór nad utrzymaniem taboru mototrakcyjnego w należytym stanie odpowiadającym bezpieczeństwu ruchu oraz odnośnym przepisom;
2) dysponowanie taborem samochodowym i przydzielanie go dla potrzeb służbowych;
3) załatwianie spraw związanych z rejestracją samochodów;
4) przedsiębranie środków w celu zabezpieczenia bezpieczeństwa ruchu;
5) rejestrowanie wypadków, badanie ich i wydawanie o nich opinii,
6) badanie kalkulacji przewozów;
7) opracowywanie planów okresowych rewizji i napraw taboru motokracyjnego;
8) utrzymanie urządzeń mechanicznych samochodami w stanie odpowiadającym warunkom bezpieczeństwa;
9) piecza nad tym, aby tabor mototrakcyjny wymagający naprawy lub wycofania z ruchu, był wycofany we właściwym czasie, aby naprawa taboru w warsztatach dokonywana była dokładnie, planowo i terminowo, oraz aby tabor przeznaczony do naprawy w innych warsztatach, był do nich na czas dostawiony;
10) rejestracja taboru mototrakcyjnego co do ilości i stanu;
11) prowadzenie gospodarki taborowej w zakresie utrzymania czyszczenia, smarowania i światła;
12) czuwanie nad należytym działaniem urządzeń pożarniczych i hydrantów oraz innych urządzeń oddanych w opiekę lub do użytkowania motowozowniom i samochodowniom.
13) rejestracja materiałów i części zapasowych co do których została udzielona przez dostawców gwarancja;
14) sprawy zaopatrywania magazynu w niezbędne zapasy materiałów potrzebnych do ruchu;
15) opracowywanie budżetu inwestycyjnego i eksploatacyjnego i dysponowanie przydzielonymi kredytami.

§ 3.

1. Kierownictwo referatów mototrakcyjnych sprawują referenci wyznaczeni przez naczelników służby mechanicznej i im bezpośrednio podlegli.

2. Referenci kierujący samodzielnymi referatami mototrakcyjnymi mają kompetencje, obowiązki i odpowiedzialność służbową taką jak kierownicy działów w DOKP.

3. Na czele działów mototrakcyjnych stoją kierownicy działów.

§ 4.

Zarządzenie niniejsze wchodzi w życie z dniem 15 stycznia 1946 r.

Nr I/1/1120/2 46.

8.

Zarządzenie Ministra Komunikacji z dnia 29 stycznia 1946 r. o utworzeniu Działu Mototrakcyjnego w DOKP w Warszawie.

Niniejszym zarządzam:

§ 1.

W Wydziale Mechanicznym DOKP w Warszawie tworzy się Dział Mototrakcyjny.

§ 2.

Zarządzenie niniejsze wchodzi w życie z dniec 15 stycznia 1946 r.

Nr I/1/1120/3/46.

9.

Zarządzenie Ministra Komunikacji z dnia 11 stycznia 1946 r. o wydaniu „Instrukcji dla palaczy przy parowozowni".

Niniejszym zatwierdzam „Instrukcję dla palaczy przy parowozowni", która ukaże się w osobnym wydaniu.

Instrukcja niniejsza wchodzi w życie z dniem 1-go kwietnia 1946 r. Równocześnie traci moc obowiązującą „Instrukcja dla starszych palaczy i palaczy przy parowozowniach" (M. 22) wydana w roku 1924.

DZIAŁ SANITARNO-KOLEJOWY.

10.

Zarządzenie Ministra Komunikacji z dnia 10 stycznia 1946 r. w sprawie wydania przepisów bezpieczeństwa pracy przy obsłudze pojazdów mechanicznych na PKP.

§ 1.

Zatwierdzam dołączone do niniejszego zarządzenia przepisy bezpieczeństwa pracy przy obsłudze pojazdów mechanicznych na PKP.

§ 2.

Zarządzenie niniejsze wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.

Nr S. 3—660/3/46.

Załącznik do zarządzenia Ministra Komunikacji z dnia 10 stycznia 1946 r.

Przepisy bezpieczeństwa pracy przy obsłudze pojazdów mechanicznych na PKP.

§ 1.

Praca w garażach i warsztatach samochodowych

1. Wyjścia zapasowe z garażów i warsztatów samochodowych powinny być oznaczone wyraźnym czerwonym napisem „Wyjście zapasowe" i otwierać się bez trudności na zewnątrz. Nie wolno ich niczym zastawiać.

2. Wyjścia z kanałów roboczych, nad którymi stoją samochody, nie wolno niczym zastawiać. Kanały robocze nie będące w użyciu należy zakrywać.

3. Garaże muszą być dostatecznie wietrzone. Otworów wentylacyjnych nie wolno zasłaniać ani zastawiać.

4. W garażach i warsztatach samochodowych należy umieścić w miejscu dobrze widocznym i łatwo dostępnym gaśnicę, beczkę z wodą, wiadro z piaskiem, łopatę, kilof itp.

5. Paliwa (benzyny, benzolu, mieszanki itp.) nie wolno przechowywać w garażach z wyjątkiem ilości zawartej w zbiorniku samochodu; w warsztatach dopuszczalna jest tylko taka ilość paliwa, jaka jest potrzebna do pracy.

6. Płyny łatwopalne używane do czyszczenia należy przechowywać w żelaznych zbiornikach ognioodpornych i zabezpieczonych przed wybuchem.

7. Rozlane paliwo, olej lub smary należy zasypać piaskiem, popiołem lub trocinami i usunąć natychmiast z danego pomieszczenia. Piasku nasiąkniętego paliwem, smarem lub olejem nie wolno używać do gaszenia pożaru.

8. Szmat przepojonych olejem lub benzyną i innych materiałów łatwopalnych jak np. zaoliwionych części odzieży, nie wolno trzymać w garażach i warsztatach samochodowych. Odpadki łatwopalne należy przechowywać w żelaznych zbiornikach ze szczelną metalową przykrywą, odpowiednio oznaczonych i często opróżnianych. Wyrzucone odpadki należy spalić na wolnym powietrzu.

9. Płynów łatwopalnych nie wolno wylewać do kanałów ogólnych i roboczych lub rur odwadniających, lecz do odpowiednich zbiorników.

10. W garażach i warsztatach samochodowych należy wywiesić na widocznym miejscu napisy ostrzegawcze i odpowiednie plakaty pouczające pracowników o niebezpieczeństwie zatrucia i uduszenia gazami wydmuchowymi.

11. Przed zapuszczeniem silnika spalinowego w garażu i warsztacie samochodowym należy otworzyć bramę dostatecznie szeroko na czas biegu silnika. Jeśli dłuższe otwarcie drzwi jest niedozwolone, należy gazy wydmuchowe odprowadzać na zewnątrz rurą stanowiącą przedłużenie rury wydmuchowej silnika, jeżeli odpowiednia wentylacja nie jest zapewniona w inny sposób.

12. Nie wolno spać w garażach, w zagarażowanych samochodach i pomieszczeniach połączonych bezpośrednio z garażami.

13. W warsztatach samochodowych, garażach, magazynach paliwa i smarów oraz przy stacjach benzynowych należy umieścić napisy i plakaty ostrzegawcze z zakazem palenia tytoniu.

14. Do garażów i do magazynów paliwa i smarów wolno wchodzić tylko z lampą bezpieczeństwa. Nieosłonięte światło i ogień są bezwzględnie zabronione.

§ 2.

Wyposażenie samochodów i przyczepek

1. Samochody ciężarowe powinny posiadać odpowiednie urządzenia zapewniające bezpieczne sprzęganie przyczepek.

2. Opony powinny być w stanie nadającym się do ruchu bez poślizgu.

3. Silniki powinny być zabezpieczone od uderzenia wstecznego korby.

4. Śruby, gwoździe itp. nie mogą wystawać.

5. Szyby przednie, boczne i tylne powinny być ze szkła niekaleczącego (Securit).

6. Omnibusy, autokary i samochody ciężarowe dalekobieżne powinny być wyposażone w gaśnicę ręczną.

7. Każdy samochód powinien być zaopatrzony w materiał opatrunkowy zabezpieczony przed zanieczyszczeniem, a kierowca powinien znać sposób jego użycia.

§ 3.

Obsługa pojazdów mechanicznych przed jazdą i po niej

1. Zdatność do ruchu samochodów i przyczepek wraz z ładunkiem należy sprawdzić przed każdym wyjazdem. Usterki zagrażające bezpieczeństwu ruchu należy najpierw usunąć lub zgłosić zwierzchnikowi służbowemu. Należy też sprawdzić, czy obciążenie nie przekracza nośności pojazdu.

2. Należy skontrolować działanie i właściwe ustawianie hamulców oraz sprawdzić, czy w czasie hamowania czynne są światła hamulcowe. Nie wolno wyjeżdżać samochodem, w którym choćby jeden hamulec działa niedostatecznie. Zbiornik sprężonego powietrza należy odwodnić przed wyjazdem. Przy hamulcach olejowych należy zwrócić uwagę na dostateczny stan oliwy.

3. Oglądanie silnika, gaźnika, zbiornika paliwa, pompy paliwowej i przewodów zasilających może odbywać się tylko przy świetle lampy bezpieczeństwa.

4. Kurki i rury zbiornika paliwa muszą być szczelne.

5. Zbiornik napełniać paliwem wolno tylko przy zgaszonym silniku i po wyjęciu klucza zapłonu (stacyjki rozdzielczej). Należy przy tym zachować skrupulatną czystość, unikając rozlewania paliwa i smarów.

6. Napełnianie i opróżnianie zbiornika paliwa przy świetle nieosłoniętym jest zabronione. Do silnika przy otwartej masce również nie wolno zbliżać się z nieosłoniętym światłem lub zapalonym tytoniem.

7. Przed jazdą po śniegu i lodzie powinien kierowca zabrać ze sobą łańcuchy, kliny, łopatę i piasek.

8. Podgrzewać (w czasie zimna) wodę chłodzącą do silnika spalinowego wolno tylko parą, wodą gorącą lub grzejnikiem zabezpieczającym przed pożarem i wybuchem.

9. Przed uruchomieniem silnika kierowca ma obowiązek sprawdzić, czy hamulec ręczny jest zaciągnięty i czy dźwignia przekładni jest na luzie.

10. Przy ręcznym zapuszczaniu silnika „Otto" nie należy trzymać wielkim palcem rączki korby. Korbę należy podrywać z dołu do góry nastawiwszy późny zapłon.

11. Przy pożarze gaźnika należy natychmiast zamknąć kurek przewodu doprowadzającego paliwo, a silnik puścić na najwyższą dopuszczalną liczbę obrotów. Jeśli nie ma urządzenia samoczynnego do gaszenia, należy gasić pożar gaśnicą ręczną lub przykryć gaźnik szmatami w celu zduszenia płomieni.

12. Gdy woda w chłodnicy wrze, zakrętkę chłodnicy należy odkręcać ostrożnie i nie zaraz.

13. Wjazd na kanały robocze, pomosty i stanowiska pracy należy odbywać bardzo powoli. Jeśli jakiś kanał roboczy jest odkryty, jeden z miejscowych pracowników winien wskazać kierowcy drogę wjazdu.

14. W czasie wjazdu samochodu nad kanał roboczy nie wolno w tym kanale przebywać.

15. Przy poważniejszych pracach samochodowych w kanale roboczym należy w miarę możności zatrudniać równocześnie co najmniej 2 pracowników, z których jeden pracuje na zewnątrz kanału.

16. Należy możliwie unikać zbyt długiej pracy w kanale roboczym pod samochodem, którego silnik pracuje.

17. Przenośne lampy elektryczne używane przy pracy w kanałach roboczych muszą być wyposażone w transformatory obniżające napięcie do 24 woltów.

18. Przed opuszczeniem samochodu należy dźwignię przekładni nastawić na luz, wyciągnąć klucz zapłonu (stacyjki rozdzielczej), zacisnąć ręczny hamulec i zamknąć dopływ paliwa przy silniku gaźnikowym.

19. Jeśli zbiornik paliwa lub przewody zasilające są nieszczelne, należy przed wjazdem do garażu zbiornik całkowicie opróżnić.

§ 4.

Obsługa pojazdów mechnicznych podczas jazdy

1. Bezpośrednio przed jazdą i w czasie jazdy nie wolno kierowcy używać alkoholu pod rygorem natychmiastowego zwolnienia z pracy.

2. W czasie jazdy kierowcy nie wolno wypuścić z rąk kierownicy ani palić tytoniu.

3. Przy wjeździe i wyjeździe, jeździe do tyłu w warsztatach, wąskich podwórzach i przepustach należy jechać jak najwolniej i według wskazówek pomocnika (towarzysza jazdy). Kierowca i pomocnik (towarzysz) winni przekonać się przed wjazdem lub wyjazdem o tym, czy brama jest otwarta i unieruchomiona dostatecznie, czy nie zagrożeni są przechodnie lub inne pojazdy. Wjazdu na rampy, należy dokonywać szczególnie powoli i ostrożnie.

4. Na pochyłościach należy zawczasu włączyć niższy bieg; nie wolno jechać z wyłączonym biegiem lub wyłączonym sprzęgłem, zwłaszcza przy dużej pochyłości i obciążeniu wozu.

5. Nie posiadającym prawa jazdy nie wolno wozu prowadzić. Przewożenie nieuprawnionych jest zabronione. Czepianie się wozu, stawanie na stopniach i dyszlu przyczepki, wskakiwanie i wyskakiwanie w czasie jazdy jest zabronione. Kierowca nie może na to bezwzględnie pozwolić.

6. Osoby nie należące do obsługi wozu mogą nim jechać tylko na podstawie odpowiedniego dowodu uprawniającego do jazdy. Kierowcy nie wolno przeszkadzać w obsłudze pojazdu ani rozpraszać jego uwagi.

7. Samochodów osobowych nie należy przeciążać większą niż to jest dopuszczalne ilością osób. Jazda ludzi na przyczepkach jest niedozwolona.

8. Drzwi i klapy ładunkowe muszą być zamknięte w czasie jazdy i zabezpieczone przed niespodziewanym otwarciem. W czasie postoju na drodze drzwi nie mogą być otwarte.

9. Ściany boczne samochodu ciężarowego powinny dać się zamknąć w sposób pewny i bezpieczny. Odpowiednie nakrycia (plandeki itp.) powinny być przywiązane mocno do ścian bocznych wozu. Podczas ich zdejmowania i opuszczania ścian bocznych wozu należy baczyć, aby ładunek nie stoczył się. Ciężkie ściany boczne wozu powinno obsługiwać 2 ludzi. Ładunek należy zabezpieczyć przed rozluźnieniem się i stoczeniem w czasie jazdy. Przy ładowaniu towaru z otworów ładunkowych należy ułożyć pomost w sposób pewny, zabezpieczający przed wypadkiem.

10. Szerokość ładunku nie może przekraczać skrajni wozu. Gdy długi ładunek wystaje zbytnio poza platformę wozu ciężarowego, wystający koniec ładunku należy oznaczyć w sposób zdala widoczny (czerwoną chorągiewką szmatą itp., a w razie mgły lub ciemności światłem).

11. W zasadzie wolno wysiadać tylko po stronie zewnętrznej jezdni. Jeśli to jest w danej chwili niemożliwe, wysiadający powinien przedtym upewnić się, czy nieprawidłowy sposób wysiadania nie zagraża jemu lub innym osobom i pojazdom.

12. Należy zachować szczególną ostrożność w czasie jazdy wzdłuż zaparkowanych wozów wyjazdu z takiego szeregu lub zjazdu z prawej strony jezdni.

13. Należy zawczasu ściemnić reflektory, jeśli wymaga tego bezpieczeństwo ruchu na drodze lub obok niej, a zwłaszcza wzgląd na pojazdy nadjeżdżające z przeciwnej strony. Podczas postoju przed przejazdami kolejowymi na poziomie szyn należy również zawsze przyciemnić reflektory.

14. Niedozwolone jest niepotrzebne przebywanie po lewej stronie jezdni, na tyłach wozu lub pod nim oraz między wozem silnikowym a przyczepką. W czasie napraw koniecznych w drodze należy baczyć na ruch i własne bezpieczeństwo. Pracować pod wozem wolno leżąc tylko wzdłuż jezdni, a nie na poprzek.

15. Kierowca nie może oddalać się od wozu, póki silnik pracuje. Maska wozu stojącego musi być zamknięta na czas nieobecności kierowcy. Gdy wóz stoi na pochyłości, należy go zahamować hamulcem ręcznym, a nadto zabezpieczyć (za pomocą klinów pod kołami) przed niespodziewanym stoczeniem się.

16. Wycofać z ruchu na drodze wozy i przyczepki należy w ten sposób, aby nie przeszkadzały, ani nie zagrażały ruchowi. Odstawione przyczepki należy zahamować, a na pochyłości ponadto zabezpieczyć przed stoczeniem się za pomocą klinów pod kołami. W razie mgły lub ciemności należy wóz i przyczepkę dostatecznie oświetlić. Wysoko podniesione dyszle przyczepki należy zabezpieczyć.

17. Przyczepki przesuwać należy ostrożnie, posługując się hamulcem ręcznym i zwracając baczną uwagę na niebezpieczeństwo wybicia dyszla przyczepki.

18. Jeśli przyczepka posiada hamulec samoczynny, zatrzymujący ją przy rozłączeniu od wozu silnikowego, nie trzeba jej obsadzać hamulcowym. Przy sprzęganiu przyczepki z wozem silnikowym należy ją, o ile to możliwe, przysunąć do wozu. W przeciwnym razie należy podjechać wozem silnikowym z największą ostrożnością. Jeśli oś wozu i oś przyczepki tworzą kąt, należy operować dyszlem przyczepki po stronie większego między nimi odstępu. Dla lepszej współpracy z kierowcą jego pomocnik powinien dawać mu sygnały gwizdkiem lub okrzykami według umówionego klucza (np. 1 długi gwizd — naprzód!, 2 długie gwizdy — w tył!, 3 krótkie gwizdy — stój! itp.). Przed rozłączeniem od wozu silnikowego należy przyczepkę zahamować względnie zabezpieczyć za pomocą klinów pod kołami przed niespodziewanym potoczeniem się. Kurki przewodów hamulcowych należy przed rozłączeniem zamknąć.

19. Przesuwanie innych pojazdów samochodem zapomoca luźnych belek, drągów itp. jakoteż przesuwanie wagonów kolejowych samochodem jest zabronione. Wyjątki są dopuszczalne tylko za zezwoleniem właściwej dyrekcji o.k.p.

20. Holować samochodem wolno tylko jeden wóz. Kierownica, hamulce (ręczny i nożny) oraz sygnały świetlne i dźwiękowe wozu holowanego muszą być zdatne do użycia, o ile nie stosuje się specjalnych przyrządów holowniczych. Wóz holowany powinien obsługiwać kierowca posiadający prawo jazdy odpowiadające rodzajowi tego wozu. Element ciągnący (lina, drąg) nie może być dłuższy niż 5 m, przy czym, jeśli odstęp między wozami jest większy niż 2,75 m, element ten powinien być uwidoczniony dostatecznie np. za pomocą czerwonej szmaty. Należy tak ostrożnie operować hamulcem wozu holowanego, aby lina holownicza była stale napięta i nie mogła się zaplątać w przednie koła wozu holowanego. W razie ciemności lub mgły należy również wóz holowany oświetlić z przodu biało lub żółtawo, a z tyłu czerwono przynajmniej z lewej strony. W czasie holowania należy jechać wolno stosownie do okoliczności, w każdym razie nie przekraczając szybkości 20 km/godz. Podczas jazdy kierowca wozu holowanego powinien trzymać się śladu wozu holującego. Przed rozpoczęciem jazdy obaj kierowcy muszą umówić się co do sposobu porozumiewania się za pomocą sygnałów w czasie jazdy.

§ 5.

Prace przy pojazdach

1. Podczas pracy przy wozie należy go zabezpieczyć przed niespodziewanym poruszeniem. Silnik jest w zasadzie nieczynny. O ile praca wymaga biegu silnika, należy zachować szczególną ostrożność.

2. Nie wolno pracować przy wozie lub pod wozem względnie jego częścią zawieszonymi chwiejnie. Podniesiony do góry wóz należy ustawić na kozłach dostatecznie silnych, statycznie pewnych i tak zbudowanych, że nie ma niebezpieczeństwa zesunięcia się z nich lub przewrócenia spoczywającego na nich wozu. Kozły te należy pod tym względem skontrolować dokładnie przed użyciem.

3. Przy pracy wymagającej podniesienia maski należy ją zabezpieczyć przed niespodziewanym upadkiem.

4. Wozy podniesione dźwigiem na jednej osi należy zabezpieczyć przed przesunięciem za pomocą klinów pod kołami drugiej osi.

5. Na czas robót naprawczych przy samochodzie należy zaciski baterii uprzednio rozłączyć i zabezpieczyć izolacją. Do czyszczenia samochodu nie należy używać pędzla z odpadkami metalu.

6. W razie potrzeby spawania, lutowania i innych prac z nieosłoniętym ogniem przy zbiorniku paliwa lub w jego bliskości, należy zbiornik wyjąć z wozu, opróżnić z paliwa, oczyścić i napełnić wodą. Opróżnianie zbiornika i przewodów zasilających powinno odbywać się na wolnym powietrzu z zachowaniem jak największych środków ostrożności.

7. Jak długo urządzenie sprężające powietrze do hamulca powietrznego jest pod ciśnieniem, wszelkie rozbieranie, odkręcanie nakrętek, zatykanie itp. części tego urządzenia jest zabronione.

8. Nie wolno myć wozu płynami łatwopalnymi.

9. Do mycia metalowych części wozu, rozłożonej prądnicy, rozrusznika, magneta, pompki paliwowej itp. można użyć benzyny lub benzolu tylko przy zachowaniu jak największej ostrożności, zdala od nieosłoniętego ognia, światła itp. Na czas tej pracy należy ubrać fartuch ochronny i wstrzymać się od palenia tytoniu.

10. Z opon, które mają być zdjęte, należy najpierw wypuścić powietrze, poczym wykręcić zaworek z wentyla powietrznego dętki.

11. Nie wolno bez zezwolenia zastępować w wozie szyby niekaleczące (Securit) zwykłymi

12. Tylko w czasie postoju silnika wolno regulować napęd wentylatora, nakładać pas itp.

13. W czasie jazdy w celu wypróbowania hamulców należy umieścić w tyle wozu lub przyczepki tablicę z napisem: „Uwaga! Próba hamulców!"

14. W czasie jazd próbnych należy zachować szczególną ostrożność, obierając do tego celu ulice o małym nasileniu ruchu.

Adres Redakcji i Administracji Ministerstwa Komunikacji: Warszawa, ul. Chałubińskiego Nr 4

Warunki prenumeraty kwartalnie 40 zł
Cena pojedynczego egzemplarza wynosi 10 zł i jest do nabycia w Administracji Wydawnictw w Warszawie.
Prenumeratę przyjmuje Administracja Wydawnictw M. K. którą można również wpłacać w P. K. O. konto czekowe w Warszawie Nr I-658.

WYDAWNICTWO MINISTERSTWA KOMUNIKACJI

Nr 82 – Graf. Spółdz. Pracy „Grochów", Grochowska 194.